

## 我が国の空港整備の現状について

### 1. 総論

#### (1) 高速交通体系の構築における航空の役割

我が国の交通体系については、移動に伴う時間の短縮が国民生活の向上や経済活動の活性化等に極めて大きな影響を及ぼすことに鑑み、全国土に亘り高速交通サービスの利便が享受され得るよう、航空、新幹線等の高速交通手段をそれぞれの特性に応じて可能な限り相互補完的に組み合わせることにより、その構築を図ってきた。

特に航空は以下のような特性を有しているため、四方を海に囲まれた南北に細長い島嶼国家であり、また、国土の大部分を山間地が占めるといふ国土上の特徴を有する我が国において、国民の時間価値の高まりに対応し、高速交通体系を構築していく上で、極めて重要かつ有効な機能を果たしてきたと言える。

国際旅客輸送分野、国内における海越え山越えの輸送や中・長距離輸送の分野で、特性を有していること

鉄道等他の分野との比較で相対的に施設整備コストが低く、需要が比較的小さい地域や需要の変動に対し弾力的な対応が可能であること

## (2) 空港整備の経緯

上記のような航空輸送の果たす役割や機能の重要性に鑑み、このような航空輸送を支える基盤となる空港については、航空輸送のボトルネックを生じないよう、旺盛な需要に対応し得る容量の確保を基本としつつ、社会経済情勢の変化、利用者ニーズの変化等に応じ、必要となる事業を空港整備計画で重点化の上、集中的に実施してきた。 (参考資料1)

具体的な空港整備の状況については以下のとおり。

当初より、航空需要は、人口・経済の2大集積地である東京圏・大阪圏の羽田空港・伊丹空港を中心とする路線に集中する2眼レフの構造を有していた。このような状況から、羽田空港・伊丹空港の容量制約が国内航空ネットワークを形成・充実していく上でのボトルネックとなったため、このボトルネックを解消するため、両空港の整備が最重点課題として進められた。

一方、羽田空港・伊丹空港と結ぶ地域拠点空港についても、機材の大型化等による羽田空港・伊丹空港の限られた処理能力の有効活用・負荷の軽減や地方都市相互間の需要の増大への対応、さらには利用者利便の向上に資する国内航空ネットワークの多層化の促進のため、その整備を推進していった。

さらに、国民の時間的価値の高まりにより、居住地域に関わらず高速輸送サービスのメリットを享受し得るよう、既存空港のジェット化・大型化に加え、他の交通機関の

恩恵を受けにくい地域や離島において空港の新設等も進められるようになり、国土の均衡ある発展といった国土政策も念頭においた国内航空ネットワークの全国展開が図られるようになった。

なお、この間、航空機騒音問題が社会問題化し、昭和40年代以降、伊丹空港を始め全国的に航空機騒音対策が最重要課題として進められたものの、需要に応じた空港の規模拡張には社会的にも、また、物理的にも限界があったことから、昭和50年代後半から羽田空港の沖合展開事業や関西国際空港の建設が進められることとなった。

また、我が国の経済の発展、国際交流の進展に併せ、国際航空需要も拡大の一途をたどっていった。

これに対応するため、我が国のゲートウェイとして国際拠点空港の整備が進められ、首都圏においては、昭和53年に成田空港が開港したが、滑走路一本の開港であり、慢性的に容量が不足する状況が今日まで続いている。

一方、近畿圏においても伊丹空港の環境問題の解決のため、また、増大する国際航空需要に対応するため、上記のとおり、関西国際空港の建設が進められ、平成6年9月には滑走路1本が完成した。これにより、伊丹空港の国際線は全て関西国際空港に移転することとなった。

さらに、今後とも経済社会活動のボーダレス化、グローバル化に伴い国際航空需要の増大が見込まれていることから、これに対応するための国際拠点空港の整備を引き

続き推進しており、成田空港の平行滑走路の整備や関西国際空港の2期事業とともに中部圏において中部国際空港の整備を進めている。なお、成田空港においては、平行滑走路に先立ち、暫定滑走路の整備が進められ、今月18日には供用開始される予定となっている。

### (3) 空港整備の現状

このような空港整備の結果、供用空港数は全国で94を数え、最寄空港へのアクセス時間1時間圏内の人口率が約75%（2時間圏内は約97%）に達している状況となっている。

（参考資料2）

また、これに伴う路線網の展開により、航空旅客は今や年間約1億4千万人となっており、国民の足として不可欠な交通機関となっている。

ただし、世界的に見ても有数の後背圏を有し、航空需要の集中する大都市圏拠点空港については、羽田空港・成田空港の容量が既に限界に達しているなど容量上の制約が顕著となっている。

（参考資料3）

なお、このような状況から、我が国は諸外国と比較した場合、特に国内線において、機材の大型化が顕著であり、路線設定のフリークエンシーが相対的に不十分であることから、多様な旅客ニーズに十分対応しきれていない面もある。

（参考資料4）

## 2 . 国内空港

### (1) 航空需要

南北に細長い島嶼国である我が国の特性と高速輸送ニーズの高まりにより、国内航空需要は着実に増大している（平成5年～12年の旅客の年平均伸び率は4.1%、貨物の伸び率は4.3%。一方、この間のGDPの伸び率は約1.2%）。

特に、国内航空旅客・貨物の約80%が首都圏及び近畿圏の空港を利用しているなど、国内航空ネットワークの拠点となる大都市圏拠点空港に需要が集中している。（参考資料5）

一方、これら的大都市圏を除く地域間の需要については、近年の伸びは相対的に低くなっている。（参考資料6）

なお、国内航空旅客需要は他の輸送モードの輸送人員が伸び悩んでいる中、GDPの伸び率に比しても増大率が高くなっているが、これは規制緩和等による航空会社間の競争により航空運賃が低廉化したことや路線網の増加等による一つの成果と考えられる。（参考資料7）

### (2) 空港整備の現状

国内空港については、1.(2)で述べたとおり、需要の集中する東京圏・大阪圏の2大都市圏の空港容量の拡大を中心としつつも、羽田空港・伊丹空港の負荷の軽減や地方都市圏相互需要の拡大への対応、さらには全国的な航空サービスの展開を図るため、地域拠点空港や地方空港等の整備を推進してきた。

この結果、空港の配置が全国的に展開され、これに伴い国内航空ネットワークの多極化が促進されるとともに拠点空港間のネットワークを中心に国内航空ネットワークの全国展開も図られてきた。(参考資料8)

このように航空はその特性を有する中・長距離分野を中心に他の高速交通機関と相互に補完・連携することにより、全国的な高速交通体系の構築に寄与してきた。

(参考資料9)

例えば、国内の任意の地域から一日のうちに交流できる「全国一日交通圏」も昭和40年の42%から60%に拡大するなど、全国的な高速交通体系の整備が着実に進展しているところであるが、これに国内航空ネットワークの全国展開が果たしてきた役割は極めて大きなものがある。(参考資料10)

空港整備の量的・配置的側面については、上記1.(3)のアクセス時間圏内人口率等に見られるように概成しつつあるところであるが、さらに、国民の高速輸送ニーズの高まり等に対応し、高速交通体系の拡充を図っていくためには、既存の空港を活用し、利用者の多様なニーズを踏まえた路線の多様化、運航頻度の増加等国内航空ネットワークの質的な充実を図っていくことが必要であると考えられる。しかしながら、国内航空ネットワークの更なる拡充に大きな影響を及ぼす羽田空港の容量制約の顕在化等の状況が生じており、これが国内航空ネットワークの質的充実や利用者利便の向上を図っていく上でボトルネックとなっている。

このため、国内航空ネットワークの核となる羽田空港の整備を最重点課題として進めてきたところであり、沖合展開事業の完成を推進するとともに更なる容量の増加を図るべく、4本目の滑走路を増設する方針を決定し、早期事業着手に向けた検討、関係者との調整を行っている。

(参考資料11)

なお、離島を除き、地方空港の新設は抑制している。

### 3. 国際空港

#### (1) 航空需要

経済・社会活動のグローバル化、ボーダレス化が進む中で、国際航空需要は着実に増大している（平成5年～平成12年の旅客の年平均伸び率は5.6%、貨物の伸び率は7.9%）。

特に、首都圏・近畿圏の空港に国際航空旅客の約80%、貨物の約90%が集中するなど、広大な後背圏を有する大都市圏に需要が集中している。

(参考資料12)

#### (2) 空港整備の現状

我が国の国際的な経済社会活動を支えるために不可欠な基本インフラである既存の国際拠点空港（成田空港、関西国際空港）については、今後、我が国の国際航空需要に対応できないことが想定される状況となっている。また、中部圏の国際航空需要に対応している名古屋空港についても容量上の制約が顕在化している。

このような状況を踏まえ、我が国の将来の国際航空需要に対応するため、成田空港の平行滑走路の整備、関西国際空港 2 期事業や中部国際空港の整備を精力的に実施しているが、現段階では途半ばである。 (参考資料13)

一方、近年、アジアの経済発展、国際航空の自由化・アライアンスの進展により、東アジアの国際航空需要は急激に増大しており、その需要を取り込むべく、東アジア・東南アジア諸国は大規模な空港整備を推進している。

(参考資料14)

中でもシンガポールやマレーシアは、自国の国際航空需要だけでなく、国際トランジット需要をも大きく見込んだ「トランジット型」の空港を整備しているが、我が国においては、当初から、我が国を発着地とする国際航空需要に対応することを目的とする空港（以下「最終発着需要対応型空港」という。）として、国際拠点空港を整備しており、投資効率の観点からも、「トランジット型」の空港は目指してこなかった。 (参考資料15)

なお、国際拠点空港の整備・管理運営主体については、特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）において「国際ハブ3空港の経営形態のあり方については、従来の航空行政を厳密に検討した上、上下分離方式を含め民営化に向け平成14年中に政府において結論を得ることとする。」とされていることを踏まえ、そのあり方についての検討が必要である。 (参考資料16)